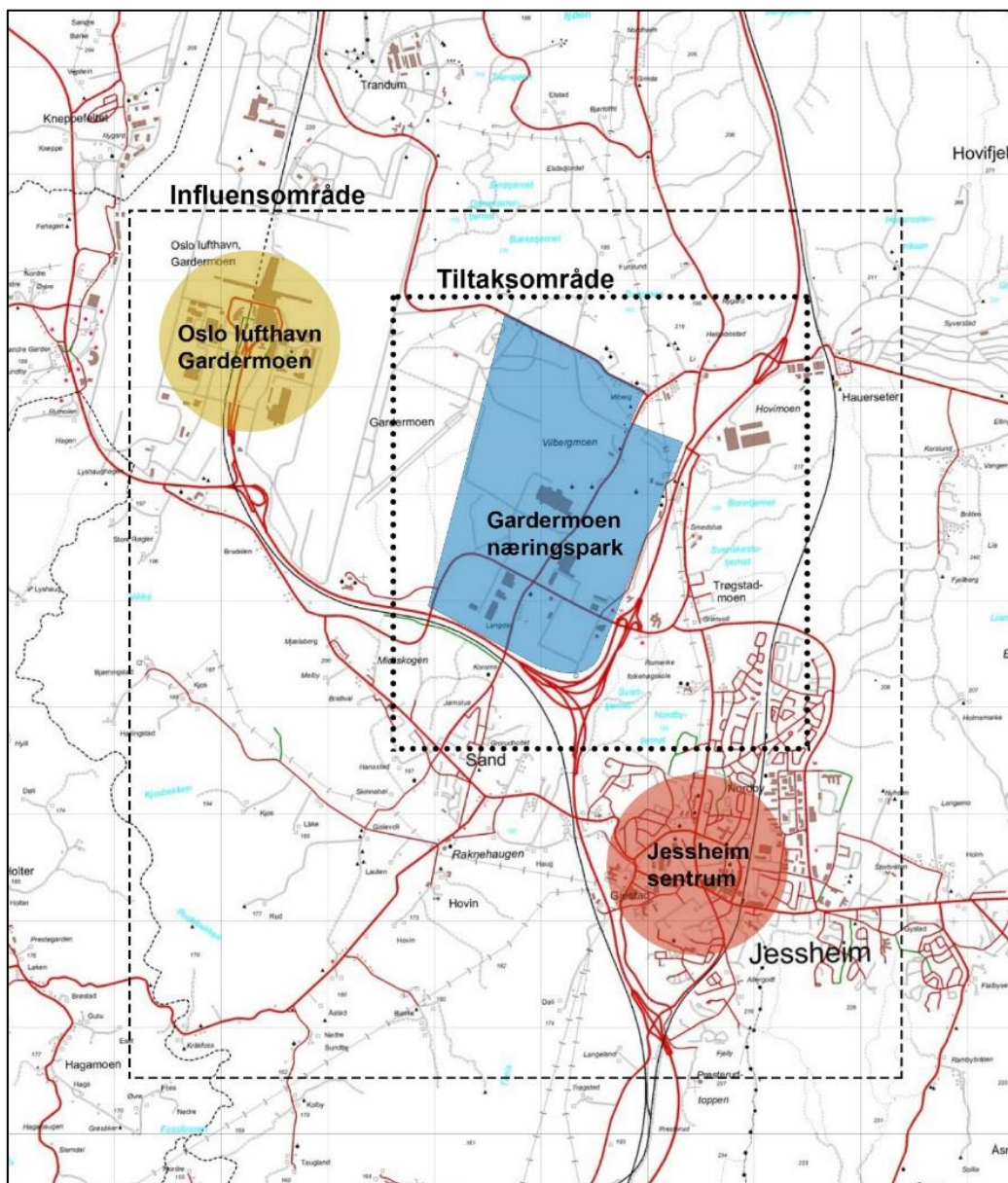




Statens vegvesen



# Status våren 2018

## E6 Gardermoen næringspark

Sak: 17/144714

## SAMMENDRAG

Ullensaker kommune har i dialog med Statens vegvesen Region øst (SVRØ) startet et arbeid med revisjon av reguleringsplanene i og rundt Gardermoen Næringspark (GNP) som har rekkefølgebestemmelser knyttet til kryss V23.

Dette dokumentet er svar på brev fra Samferdselsdepartementet datert den 6. september 2017 (vedlegg1). Samferdselsdepartementet ber her Statens vegvesen se på løsninger som åpner for en arealutvikling i næringsparken samtidig som veg- og trafikkhensyn ivaretas.

Flere grunneiere/utbyggere har ambisiøse planer for utvikling av arealer i næringsparken. I tillegg er det omfattende utbygging i området og i Jessheim som påvirker eller vil påvirke trafikksituasjonen framover. Blant annet er Jernbanedirektoratet/Bane NOR er i gang med planlegging av kombiterminal på Hauer seter og Avinor/OSL er i gang med planlegging av tredje rullebane. Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke (LHL) har bygget et nytt sykehus som er tatt i bruk i februar 2018.

Flyplasskrysset (V24) med nye ramper mellom E6 og E16 ble tatt i bruk i 2016, og det er gjort noen tiltak på fylkesveg 174 i forbindelse med etableringen av LHL-sykehuset.

Prosessen med å vurdere prosjektet V23 tilknyttet Gardermoen næringspark (GNP) foregår på to områder. Det ene er revisjon av rekkefølgebestemmelsene knyttet til reguleringsplanene i og rundt GNP slik at det kan åpnes for næringsetablering, og det andre er utforming av et grunnlagsdokument for vurdering av prosjektet V23 med tanke på gjennomførbare løsninger som ivaretar målene.

### Rekkefølgebestemmelser

For at rekkefølgebestemmelsene skal kunne endres er Statens vegvesen Region øst (SVRØ) avhengige av å ha avklart hvordan dette skal håndteres både for å ivareta hensynet til funksjonaliteten til vegsystemet, hvordan grunneiernes økonomiske bidrag skal håndteres og beregnes, samt gi forutsigbarhet til alle parter.

Det er en forutsetning for SVRØ at et velfungerende vegsystem/infrastruktur opprettholdes på stedet. Dette er også i grunneieres og tiltakshavere sin interesse.

Det aktuelle forslaget til rekkefølgebestemmelser i arealplan innebærer at det kan gis byggetillatelse for arealtiltak uten at V23 med lokalveinett skal være etablert. Samtidig må et økonomisk bidrag til utvikling av vegsystemet settes inn på en statlig konto. SVRØ er klar for å inngå avtaler om grunneierbidrag straks vi har fått på plass en slik konto med tilhørende rutiner for formålet.

- *Mål at reviderte rekkefølgebestemmelser vedtas av Ullensaker kommune sommeren 2018.*

## Grunnlagsdokument

Statens vegvesen jobber med å utforme et grunnlagsdokument for det videre arbeidet med utviklingen av vegnettet i og ved Gardermoen Næringspark. Viktige momenter i arbeidet med dokumentet:

- Vurdere utviklingen av næringsparken der det tas hensyn til alle trafikantgrupper.
- Vurdere betydningen ved utviklingen av Hauer seter terminal og eventuelt 3. rullebane ved Oslo lufthavn.
- Vurdere betydningen av Mobilitet- og byutviklingsplanen for Jessheim og veksten i Jessheim.
- Vurdere behov for faste tellinger/registreringer som overvåker trafikksituasjonen.
- Vurdere vegtiltak på kort og lang sikt, midlertidige tiltak og trinnvis utvikling av vegnettet.
- Vurdere ulike former for finansiering.

- *Grunnlagsdokument planlegges ferdig ved årsskiftet 2018–2019.*

## Samarbeid

Det er lagt opp til tre samlinger med aktørene tilknyttet næringsparken i løpet av 2018. Utover dette samarbeider SVRØ og Ullensaker kommune om å formulere nye rekkefølgebestemmelser. Det vil trolig også være ulike sær møter der offentlige etater eller aktørene blir invitert til å delta.

## Innhold

|                        |    |
|------------------------|----|
| Sammendrag .....       | 2  |
| 1 Innledning.....      | 5  |
| 2 Mål .....            | 6  |
| 3 Planstatus.....      | 7  |
| 4 Finansiering .....   | 11 |
| 5 Veg og trafikk ..... | 13 |
| 6 Samarbeid .....      | 15 |

## Vedlegg

Vedlegg 1: Brev fra Samferdselsdepartementet 6. september 2017

# 1 INNLEDNING

Ullensaker kommune har i dialog med Statens vegvesen Region øst (SVRØ) startet et arbeid med revisjon av reguleringsplanene i og rundt Gardermoen Næringspark (GNP) som har rekkefølgebestemmelser knyttet til kryss V23.

Dette dokumentet er svar på brev fra Samferdselsdepartementet datert den 6. september 2017 (vedlegg1). Samferdselsdepartementet ber her Statens vegvesen se på løsninger som åpner for en arealutvikling i næringsparken samtidig som veg- og trafikkhensyn ivaretas.

Statens vegvesen er anmodet om å se på om det er noe som kan – eller bør – gjøres før V23 kan prioriteres i en senere Nasjonal transportplan. Arbeidet skal skje i samarbeid med relevante aktører og departementet har bedt om en status innen 1. mai 2018.

Rekkefølgebestemmelsene skal revideres slik at arealutviklingen i større grad frigjøres fra etablering av vegtiltakene. Utbyggerne må fremdeles bidra til finansiering av vegtiltakene. For å ivareta en forsvarlig trafikkavvikling vil det være nødvendig å vurdere vegtiltak som kan tilpasses utviklingen av næringsparken ut fra trafikale behov og finansieringsmuligheter.

Dette dokumentet beskriver status og hva som gjøres videre for å svare på utfordringene knyttet til Gardermoen Næringspark.

## Avgrensning

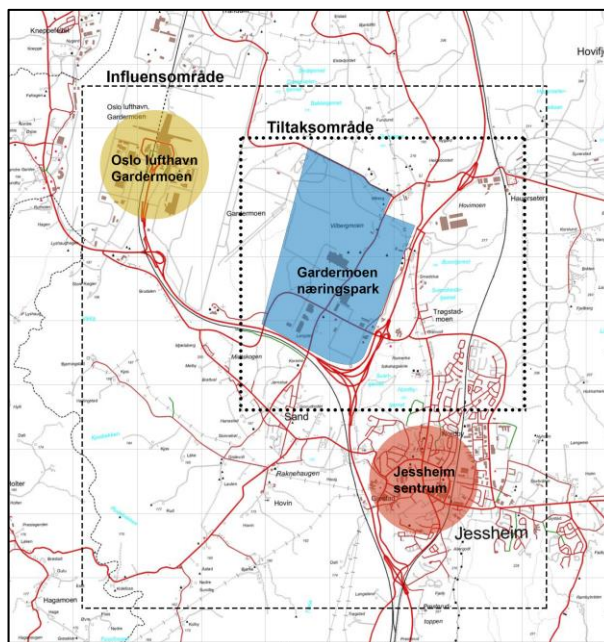
Oppdraget er primært å komme frem til omforente løsninger for finansiering og gjennomføring av vegtiltak ved Gardermoen Næringspark. Det er imidlertid naturlig å se på utviklingen av vegsystemet i en helhetlig sammenheng.

Oppdraget skal vurdere løsninger og tiltak for alle trafikantgrupper. Det skal sees på muligheter uten begrensninger i tidligere forslag og vedtatte planer.

Det skal vurderes vegtiltak som kan etableres på kort- og lang sikt, midlertidige tiltak og trinnvis utvikling.

Influensområdet inkluderer Oslo lufthavn Gardermoen, Hauer seter terminal og Jessheim.

Tiltaksområde inkluderer Gardermoen Næringspark, tilstøtende områder og tilgrensede påkoblingspunkter til overordnet vegnett.



Figur 1.1: Illustrasjon av influensområde og tiltaksområde.

## 2 MÅL

Foruten statlige mål og retningslinjer gir Plansamarbeidet for Oslo og Akershus, Kommuneplan for Ullensaker kommune, Oslo Lufthavn Gardermoen, E6/E16 og eventuell godsterminal på Hauerseier viktige forutsetninger for hvordan utviklingen av vegnettet i og rundt Gardermoen Næringspark bør være. Ut fra dette er det definert fem mål for utviklingen av vegnettet i tilknytning til GNP:

- Sørge for at E6 og E16 er sikre og effektive hovedveger.
- Sikre god atkomst for gods- og næringstrafikk til og fra næringsområdet og godsterminal fra E6/E16.
- Sikre god kollektivfremkommelighet og betjening langs Fv. 174/Fv. 469 Jessheimvegen.
- Sikre atkomst til nordre deler av Jessheim fra overordnet vegnett.
- Bidra til ønsket statlig, regional og kommunal arealbruk og -utvikling.

For å kunne håndtere utviklingen på en god måte trenger vi konkrete vegtiltak, finansieringsløsninger og vurderingsfaktorer som til sammen kan harmonisere areal- og transportutviklingen for Gardermoen næringspark med tilgrensende områder.

### 3 PLANSTATUS

Områderegeringsplan for et delområde «Gardermoen Næringspark II B og C» ble vedtatt 06.06.2011 med rekkefølgekrav om utbedring av dagens kryss mellom E6 og E16 og tilgrensende fylkesvegnett. Kryssene er betegnet Flyplasskrysset, V24 og Næringsparkkrysset, V23. Rekkefølgekravene er satt for å sikre gjennomføringen av et robust vegsystem som kan avvikle trafikken til og fra GNP samtidig som det ivaretar behovet for framkommelighet på E6 og på E16 mot Oslo Lufthavn, samt for lokaltrafikken i Jessheim-området.

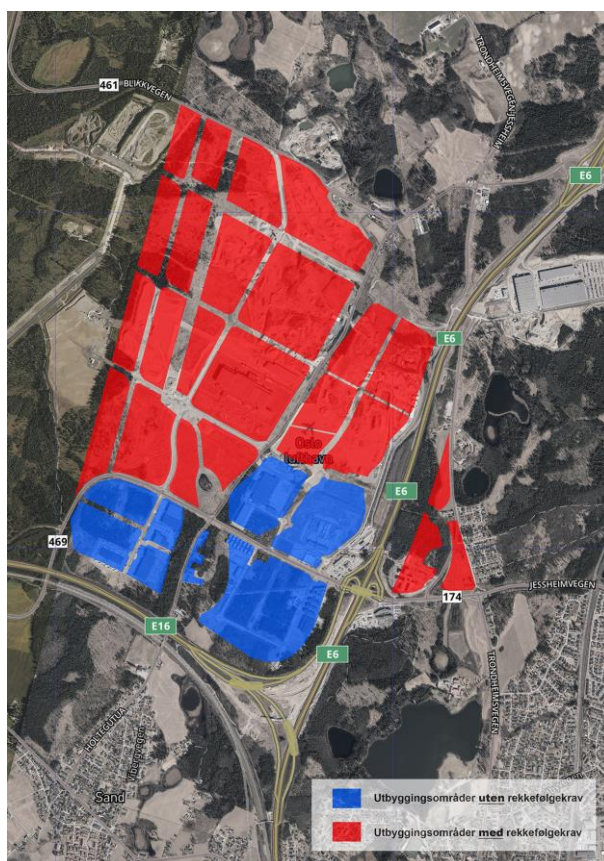
Rekkefølgekrav om ferdigstilling av Flyplasskrysset, V24, ble stilt til områderegeringsplan for Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL), Terminal 2.

#### Rekkefølgekrav til V23

Av gjeldende reguleringsplaner i Gardermoen Næringspark er det per i dag noen som har rekkefølgekrav knyttet opp mot utviklingen av det overordnede vegnettet og noen som ikke har det. De som ikke har rekkefølgekrav er eldre planer der deler av utbyggingspotensialet er realisert. Videre utvikling innenfor disse områdene kan skje innenfor rammene av vedtatt reguleringsplan uten at det kan kreves bidrag til utvikling av vegnettet.

Planene som har rekkefølgekrav har frem til nye bestemmelser vedtas og gjøres gyldige, krav på seg til å utvikle tilknytningen til lokal- og hovedvegnettet:

*Samferdselstiltakene i «Detaljreguleringsplanen for E6 med kryssene V23 og V24, samt vegtilknytninger på begge sider av E6 ved Jessheim», vedtatt 16.06.2014 opparbeides før det gis igangsettingstillatelse innen planområdet.<sup>1</sup>*



Figur 3.1: Illustrasjon av hvilke områder som har (rød) og ikke har (blå) rekkefølgekrav til opparbeidelse av kryss V23.

<sup>1</sup> Jamfør rekkefølgebestemmelse i *Detaljreguleringsplan for felt K2+K6 i GNP II B+C* (15.06.2015)

## Dispensasjoner

Det har vært gitt dispensasjon fra rekkefølgekravet ved etableringen av Østlandslageret for Coop og ved etablering av LHL-sykehuset.

I 2011 fikk Coop og Bergmoen dispensasjon i forbindelse med byggingen av Østlandslageret. Denne ble gitt etter at avtale mellom utbygger og Statens vegvesen var signert. Utbygger forpliktet seg til å planlegge ulike vegtiltak og bidra til finansiering av vegtiltak gjennom en påkravsgaranti.



*Figur 3.2: Detaljregulering for E6 med kryssene V23 og V24, samt vegtilknytninger på begge sider av E6 ved Jessheim.*

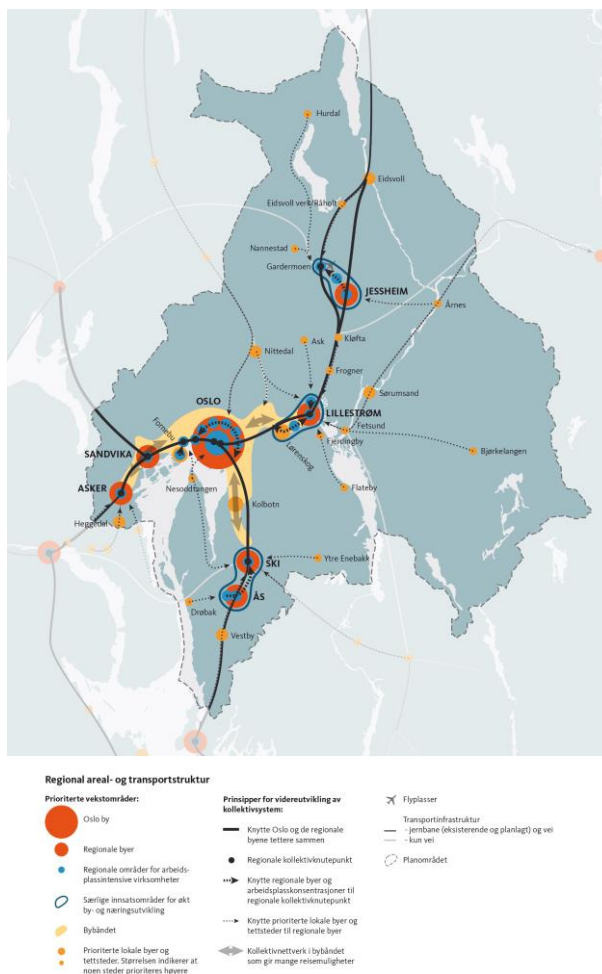
I 2014 ble det gitt dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsene i forbindelse med etableringen av LHL-sykehuset. Begrunnelsen for dette var LHL-sykehusets samfunnsmessige betydning i regionen og for landet. Betingelsene for dispensasjon er en avtale med Statens vegvesen om ombygging og tilpassinger av tilgrensende fylkesveier med tilhørende tiltak. Det ble stilt krav om økonomisk garanti for infrastrukturtiltakene.

Fylkesmannen har i tillegg gitt dispensasjon i 3 saker. Det ble stilt krav om økonomisk garanti for infrastrukturtiltakene.



## Regional plan

GNP inngår i et større helhetlig regionalt og lokalt plangrep med fokus på bærekraftig by- og næringsutvikling. Den regionale Areal- og transportplanen for Oslo og Akershus har som strategi å «styrke regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner i Akershus», og aksene Jessheim–GNP–OSL er et særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling på øvre Romerike.



Figur 3.3: Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

## Relevant pågående planarbeid

- Masterplan Oslo Airport City; Grunneiere og utviklere
- Mobilitet- og byutviklingsplan for Jessheim; Ullensaker kommune i samarbeid med Statens vegvesen/Akershus fylkeskommune.
- Multi-funksjonell terminal på Hauer seter med kombi-, vognlast- og tømmerterminal; Jernbanedirektoratet/Bane NOR
- Plan for 3. rullebane ved OSL; Avinor

## Videre arbeid

For at rekkefølgebestemmelsene skal kunne endres er vi avhengige å ha klart hvordan funksjonaliteten til vegsystemet ivaretas, håndtering og beregning av grunneierens økonomiske bidrag, samt forutsigbarhet til alle parter.

Det er en forutsetning for SVRØ at vi opprettholder et velfungerende vegsystem/infrastruktur på stedet, dette er også i grunneierens og tiltakshavere sin interesse.

Det er uakseptabelt for SVRØ og alle andre aktører om de trafikale forholdene gir ulemper som for eksempel tilbakeblokkering på E6. Dersom det oppstår slike tilstander vil SVRØ ikke lenger kunne inngå infrastrukturavtaler som forslaget til rekkefølgekrav har et krav om.

Foreliggende forslag til rekkefølgebestemmelser:

*Nytt hovedvegssystem med tilhørende ramper og tilknytninger mot V 23 med lokalvegnett (V 23 mm) bygges etter detaljreguleringsplan og byggeplan godkjent av Statens vegvesen. Det kan ikke gis rammetillatelse før V23mm er ferdigstilt eller at utbyggers andel av bidrag til finansiering av V23 mm er sikret i en bindende infrastrukturavtale med Statens vegvesen, som kan inngås så langt Statens vegvesen finner at inngåelse av en slik avtale vil være forsvarlig utfra sikkerhet i trafikkavviklingen på E 6 og lokalveinett.*

Det aktuelle forslaget til rekkefølgevilkår i arealplan, innebærer at det kan gis byggetillatelse for egenbygging uten at V23 med lokalveinett skal være etablert. SVRØ er klar for å inngå slike avtaler straks vi har fått på plass en konto for formålet. Det må på vilkår for enhver tillatelse som nevnt under da inngås en infrastrukturavtale med SVRØ:

- 1) Trafikkavvikling må være ivaretatt for at avtale skal kunne inngås.
- 2) Andelen betales gjennom statens konsernkontoordning. Grunneiernes bidrag til vegbyggingen må være på plass for at det skal kunne inngås noen avtaler.
- 3) SVRØ må i tillegg til undertegnet avtale skriftlig bekrefte til Ullensaker kommune at beløp er mottatt før en bindende avtale anses inngått, slik det forslåtte rekkefølgekravet i arealplan krever.
- 4) Beløp skal kunne brukes fritt av SVRØ til tiltak som følger av rekkefølgekravet, og det skal ikke i noe tilfelle skje noen tilbakebetaling.
- 5) Rammetillatelsen er gyldig i 3 år. Etter dette må det inngås ny avtale med SVRØ om rammetillatelsen ikke benyttes.
- 6) Det må avklares et kronebeløp pr m2 BRA, med andeler utfra hele tomtas utbyggingspotensiale og ikke bare etter det som er omsøkt.
- 7) SVRØ må få oversikt over utbyggingspotensialet fra kommunen. Kommunen kvalitetssikrer andelsberegninger og sørger for at det skapes en forutsigbarhet for en ikke for fjern fremtidig etablering av rekkefølgetiltaket. Tiltakshavere må påregne at det blir dyrere å inngå avtaler på et senere tidspunkt. Dette er en følge av at sannsynlig inflasjon og byggekostnad med tiden vil øke for veginfrastrukturiltaket.

Kommunen som planmyndighet treffer arealplanvedtaket. Statens vegvesen og utbyggerne ved Coop deltar aktivt i formuleringen av nye bestemmelser. Vegvesenet bidrar spesielt med juridisk- og planforvaltningskompetanse for å ivareta Statens og fylkeskommunens interesser knyttet til vegnettet.

Målet for dette arbeidet er å ha vedtatt nye rekkefølgebestemmelser sommeren 2018.

## 4 FINANSIERING

Høyesterett har generelt fastsatt at den utbyggeren som ikke ønsker å vente på offentlige bevilgninger/som velger å utløse et rekkefølgekrav på veginfrastruktur i vedtatt arealplan normalt blir den som må betale for infrastrukturen.

Det har vært gjort ulike forsøk på å få på plass finansiering av et nytt E6-kryss (V23) med tilhørende lokalvegsystem. Deler av systemet, ramper fra E6 mot E16 (V24), er realisert gjennom forskuttering fra OSL og statlig refusjon (NTP) i forbindelse med bygging av Terminal 2 ved Oslo Lufthavn.

Det ble gjort forsøk på å skaffe finansiering til både V23 og V24 slik at de kunne bygges ut samtidig. Både Akershus fylkeskommune og Ullensaker kommune har undersøkt mulighetene for å kunne danne et «finansieringsselskap» som skulle forskuttere nødvendige midler. Kommuneloven satte en stopper for det alternativet. Prosjektet ble heller ikke prioritert i NTP 2018–2029.

Det er vurdert ulike måter å bygge kryss V23 etappevis uten at en har kommet i havn med gjennomførbare løsninger så langt. Dette vil imidlertid følges videre.

Det er per i dag ikke funnet finansiering til å etablere regulert løsning for V23, som har en anslått kostnad på nærmere 700 mill. kr.

### Videre arbeid

---

Vi skal i det videre arbeidet gjøre en vurdering av finansieringsmuligheter for ulike tiltak knyttet til næringsparken utover det som kan komme som grunneier-/utbyggerbidrag.

Vegsystemet i og ved næringsparken betjener ikke bare denne, men er også en viktig forbindelse til Jessheim og til omkringliggende områder via fylkesvegnettet. I tillegg er det viktig å ivareta en god kollektivforbindelse fra Jessheim via GNP til OSL.

Det er naturlig at finansiering av tiltak henger sammen med hvem som utløser behovet, eller vil ha nytte av tiltaket.

SVRØ ønsker i denne sammenheng å gjøre en bred vurdering av ulike finansieringskilder. Avhengig av utløsende faktor vil det være naturlig å søke finansiering på ulike måter for ulike tiltak i og ved GNP. Foreløpig liste over kilder som skal vurderes:

- Offentlig finansiering:
  - Statlige bevilgninger gjennom NTP
  - Fylkeskommunale (regionale) bevilgninger
  - Kommunale bevilgninger
  - Bidrag som følge av rekkefølgebestemmelser knyttet til eksempelvis utvikling av Hauer seter terminal eller OSL.
- Trafikantbetaling:

- Vurdere mulighetene for en bomfinansiert bypakke for Gardermobyen.
- Bidrag fra eksisterende bom på E6 ved Hauer seter for tiltak knyttet til E6 og eventuelt E16.
- Bomsnitt knyttet til fylkesvegnettet i og ved GNP.
- Grunneier-/utbyggerbidrag:
  - Bidrag som følge av rekkefølgebestemmelser i arealplan.
  - Vurdere forutsetninger/muligheter for spleiselag.

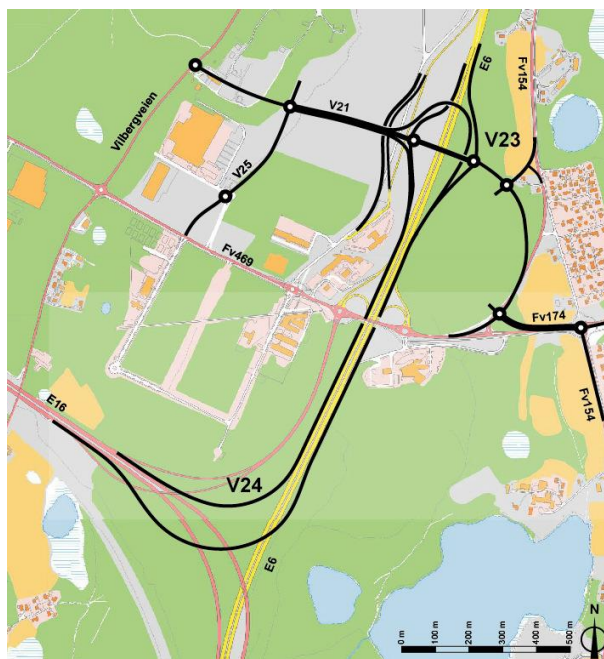
Intensjonen er at disse vurderingene skal gi oss og aktørene tilknyttet GNP et tydeligere bilde av muligheter/begrensninger for finansiering av veg-/infrastrukturtiltak.

## 5 VEG OG TRAFIKK

Detaljregulering for E6-kryssene V23 og V24 er utarbeidet i et samarbeid mellom næringsaktørene i Gardermoen Næringspark. Planarbeidet ble kvalitetssikret av SVRØ og planen ble vedtatt av Ullensaker kommune i juni 2014. I reguleringsprosessen og arbeidet med finansieringsløsninger har det vært diskusjoner mellom Vegvesenet, kommunen og aktørene i næringsparken om kapasitet i dagens vegnett og hvilke tiltak som bør etableres for å tillate videre utvikling.

Kryss V24 er bygget og tatt i bruk i 2016. I forbindelse med etableringen av nytt sykehus for LHL er fylkesvegen lagt om. Det er bygget en ny rundkjøring i adkomsten til sykehuset samt gang- og sykkelveg, busslommer og en undergang. Dette er tiltak som sikrer en tryggere og mer effektiv atkomst til og forbi sykehuset. LHL-sykehuset ble tatt i bruk 21.02.2018. Det er derfor foreløpig uklart hvilken betydning dette vil ha for vegsystemet. Det pågår også en stadig utvikling i Jessheim-området som vil påvirke dette vegsystemet.

Etter at kryss V24 ble tatt i bruk er det gjort noen trafikkregistreringer. Resultatene kan tyde på at effekten av V24 ikke er unyttet på en best mulig måte. Vi vil undersøke om dette stemmer og hva årsaken er i det videre arbeidet.



Figur 5.1: Svarte streker viser planlagt vegnett. V24 med ramper mellom E6 og E16 er etablert.

At kryss V24 ble etablert uten kryss V23 har medført at avstanden mellom dagens kryss er kortere enn det normalene tilsier. Det er gitt fravik fra normalkravene til denne midlertidige løsningen. Det ble ved etableringen av V24 gjort noen tilpassinger av rampene mot dagens Jessheim Nord-kryss for å bedre vekslingsstrekene.

### Videre arbeid

For å kunne ivareta behovet for et velfungerende vegnett i tilknytning til Gardermoen næringspark med nærhet til E6/E16, flyplassen og Jessheim, er det behov for løsninger som kan gi forutsigbarhet og oversikt over hvilke tiltak som kan være aktuelle og hvordan finansieringen kan sikres.

Det vil være viktig å ha gode tellinger/registreringer som overvåker trafikksituasjonen. Sammen med vedtatte planer, beregninger og prognoser for utvikling vil dette utgjøre en del av beslutningsgrunnlaget for å avgjøre hvilke tiltak som bør prioriteres.

Intensjonen er å samle konkrete vegtiltak, finansieringsløsninger og vurderingsfaktorer i ett grunnlagsdokument. Dette vil til sammen utgjøre et verktøy som kan sikre en samordnet areal- og transportutvikling for Gardermoen Næringspark med tilgrensende områder og funksjoner.

Mål for arbeidet med grunnlagsdokumentet er at det skal:

- Definere et sett tiltak som kan sikre mobilitetsbehovet knyttet til utvikling av Gardermoen Næringspark.
- Definere terskelverdier/utløsende faktorer for prioritering/realisering av tiltak.
- Ordninger for å sikre nødvendig finansiering av tiltak.
- Avklare beslutningsmyndighet og oppfølging av tiltakene.

Arbeidet med dette er i gang og grunnlagsdokumentet planlegges ferdigstilt ved årsskiftet 2018–2019.

## 6 SAMARBEID

Arbeidet legger opp til dialog med relevante aktører. Dette er offentlige og private som har interesser i utviklingen av området. Disse består foreløpig av:

- Ullensaker kommune
- Akershus fylkeskommune
- Jernbanedirektoratet
- Grunneiere i Gardermoen næringspark
- Utviklere i Gardermoen næringspark

Ut over disse aktørene kan også andre bli involvert i den videre prosessen. Dette kan eventuelt være Bane NOR, Avinor, Ruter, nabokommuner eller andre grunneiere eller utviklere representert i/ved næringsparken.

Aktørene deltar samlet i arbeidet gjennom noen faste møter kalt aktørmøter. I tillegg til dette vil enkeltaktører kunne bli invitert til workshops, særmøter og lignende ut fra rolle, kunnskap, kompetanse eller interesse.

### Aktørmøter

Aktørgruppen inviteres til tre felles møter:

- Miniseminar 9. februar 2018  
Agenda: Orientering om prosjekt med innspill og kommentarer til opplegg og videre arbeid.
- Aktørmøte august 2018  
Agenda: Presentasjon av arbeid så langt med mulighet for innspill og kommentarer til foreløpig arbeid, identifisering av eventuelle mangler og forslag til videre arbeidsoppgaver.
- Aktørmøte oktober 2018  
Agenda: Utkast til Grunnlagsdokument.

### Miniseminar 9. februar 2018

I starten av februar ble det avholdt et miniseminar med aktørgruppen. Hensikten var at deltakerne skulle få en oppdatering på noe av det som foregår og hvordan Statens vegvesen planlegger å jobbe videre med dette området. Ut fra dette ble det diskutert og gitt innspill til det videre arbeidet.

Vegvesenets prosjekt passer godt med innhold og fremdrift til Ullensaker kommunes arbeid med rekkefølgebestemmelser og påfølgende planrevisjon. Tilsvarende synes å gjelde Jernbanedirektoratets og Bane NORs arbeid med Hauer seter terminal.

Det trekkes frem blant flere av grunneierne/utviklerne at ulike områder i næringsparken vil ha ulike kvaliteter og forutsetninger for utnyttelse. Ønsket er at dette gjenspeiles i måten de økonomiske bidragene til infrastruktur skal beregnes.

Samtlige aktører, både private og offentlige, trekker frem ønsket om forutsigbarhet som et viktig moment å fokusere på.

Det er positive holdninger til arbeidet som nå er igangsatt med endring av rekkefølgebestemmelsene og prosjektet Vegvesenet er i gang med.